

# COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES

SEC(70) 4759 final

Bruxelles, le 22 décembre 1970

*from 5F*

**LIBRARY**

*441, 21*

DEUXIEME RAPPORT INTERIMAIRE SUR LES ADAPTATIONS TECHNIQUES  
DES REGLEMENTATIONS COMMUNAUTAIRES A LA SITUATION DE LA COMMUNAUTE ELARGIE

---

(Communication de la Commission au Conseil)



I.

Remarques préliminaires

1. Le 25 novembre 1970, la Commission a transmis au Conseil son premier rapport intérimaire sur les adaptations techniques des réglementations communautaires à la situation de la Communauté élargie (Doc. SEK (70) 4176). Elle présente maintenant son deuxième rapport intérimaire qui est fondé sur les principes de procédure exposés dans le premier rapport et auxquels on voudra se reporter.
2. Le groupe de travail "Transports" mentionné dans le rapport précédent a dans l'intervalle examiné tout le domaine du droit dérivé dans le secteur de la politique des transports et conclu au stade actuel, ses travaux. Le présent rapport donne les résultats de l'examen auquel la Commission a procédé dans ce secteur avec les délégations du Royaume-Uni, de l'Irlande, du Danemark et de la Norvège. Le rapport concerne tous les actes encore en vigueur dans le domaine de la politique commune des transports dont la validité ne vient pas à expiration avant le 1.1.1973, sauf le règlement no. 1017/68 (1), qui sera traité au sein du groupe "Concurrence".
3. Deux listes sont jointes à la présente communication:
  - a. En annexe I figurent les actes qui n'appellent pas d'adaptations techniques. Bien que certains actes semblent à première vue soulever des problèmes d'adaptation en raison de l'absence de frontières terrestres entre certains pays candidats et la Communauté des Six, l'examen a cependant montré que de telles modifications ne sont pas nécessaires. La question se pose tout au plus de savoir si des compléments devraient être apportés afin de clarifier expressément le texte.
  - b. En annexe II sont mentionnés les actes pour lesquels des adaptations techniques sont nécessaires

---

(1) J.O. 1968 L 175/1, règlement no. 1017 du Conseil du 19.7.1968 portant application de règles de concurrence aux secteurs des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

4. A propos de l'interprétation des actes juridiques, la délégation du Royaume-Uni a demandé que toutes les déclarations figurant au procès-verbal du Conseil soient mises à la disposition des pays candidats. Elle estime que cette documentation peut être importante pour l'interprétation ou l'application des actes en cause, ou que dans certains cas elle expose les intentions de la Communauté en vue d'autres réglementations. Dans les deux cas, ces déclarations présentent selon cette délégation donc un intérêt particulier pour les pays candidats, même s'il n'est pas encore possible de prendre position dès maintenant sur leur portée juridique.

Ces déclarations font partie de "l'acquis communautaire", qui doit être reconnu par les pays candidats. Cela implique la connaissance de ces déclarations. Une information des pays candidats à ce sujet semble par conséquent être dans l'intérêt des négociations.

Ces déclarations ont aussi une certaine importance pour les travaux en vue d'éventuelles adaptations techniques des réglementations communautaires. Elles n'ont certes pas besoin elles-mêmes d'une adaptation technique, mais elles peuvent présenter un intérêt dans le cadre des commentaires faits éventuellement par la Commission au sujet de l'interprétation des actes examinés, afin de pouvoir apprécier si ces actes appellent des adaptations techniques.

En réponse au désir exprimé par la délégation britannique, la Commission a déclaré qu'elle ne pouvait disposer des procès-verbaux du Conseil. Elle informe donc ici le Conseil de cette demande.

Observations concernant les annexes I et II

---

5. En ce qui concerne le règlement no. 11 du Conseil du 27.6.1960, l'adaptation technique - ainsi qu'il ressort du point 3a - n'est pas nécessaire, car l'article 1er de ce règlement limite expressément son champ d'application aux moyens de transport terrestres. Lorsque des transports considérés par les dispositions tarifaires comme des transports terrestres sans rupture de charge sont effectués en partie par mer, la Commission estime que les distances maritimes correspondantes ne doivent cependant pas être prises en considération pour l'application de l'art. 8 du règlement. Pour ces transports qui passent par les ports de deux Etats membres de la Communauté élargie sans transbordement des marchandises sur des bateaux de mer, ces ports peuvent être considérés comme points de passage aux frontières au sens de l'article 6 § 1 du règlement no. 11.
6. L'article 4 du règlement parle de "contrats de droit privé". Il résulte de l'interprétation de cette disposition qu'elle vise les contrats qui régissent les rapports entre transporteur et usager. Bien que le principe d'une distinction du droit public et du droit privé ne soit pas à la base du droit de certains pays candidats, il s'agit, dans les cas où le droit communautaire a recours aux termes "droit privé", ou "droit public" pour définir certains concepts, d'un problème d'interprétation du concept communautaire ainsi défini. Aussi une adaptation technique n'entre-t-elle pas en ligne de compte en pareils cas.
7. Les principes définis aux points 3 et 5 du présent rapport amènent également à inscrire sur la liste de l'annexe I le règlement no. 543/69 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route. Ce règlement se réfère uniquement aux transports par route, et non aux transports maritimes. Lorsqu'un véhicule routier avec équipage



parcourt certaines distances par mer sur un ferry ou sur un autre bateau de haute mer, la Commission estime que ce trajet ne doit pas être inclus dans le calcul des distances au titre de l'art. 4 § 3 et 6 du règlement précité. L'obligation de l'équipage d'inscrire sur le livret de contrôle la période passée en mer conformément aux articles 14 sqq du règlement n'est toutefois pas affectée.

8. La Commission est d'avis que des adaptations techniques ne sont pas non plus nécessaires pour la première directive du Conseil du 23.7.1962 concernant des règles spéciales pour le petit trafic frontalier. Il se pose toutefois en l'occurrence un problème sur lequel la Commission désire appeler l'attention du Conseil. Les annexes I et II de cette directive prévoient les cas suivants :

- Transports devant être libérés de tout régime de contingentement et d'autorisation de transport :

" Annexe I n° 1

Transports frontaliers dans une zone s'étendant de part et d'autre de la frontière sur une profondeur de 25 km à vol d'oiseau, à condition que la distance totale de transport ne dépasse pas 50 km à vol d'oiseau.

- Transports devant être libérés de tout régime de contingentement :

Annexe II n° 1

Transports en provenance d'un Etat membre et à destination d'une zone frontalière d'un Etat membre limitrophe, s'étendant sur une profondeur de 25 km à vol d'oiseau de leur frontière commune.

De l'avis de la Commission, le libellé (les notions de "transports frontaliers", "zone s'étendant de part et d'autre de la frontière", "zone frontalière", etc.) et l'objectif de politique des transports qui est à la base des dispositions précitées excluent en l'espèce qu'elles soient appliquées, sans tenir compte d'éventuelles distances maritimes, à des "transports" effectués entre deux Etats membres n'ayant pas une frontière terrestre commune. Cette interprétation de la directive a toutefois pour conséquence que les transports entre la Communauté actuelle et certains pays membres n'ayant pas de frontière terrestre avec cette Communauté ne bénéficieront pas des avantages prévus par les dispositions susmentionnées. Ce fait - qu'une délégation a d'ailleurs bien souligné - aura certaines répercussions psychologiques défavorables. Toutefois, les conclusions à tirer de cette situation ont semblé à la Commission dépasser le cadre d'adaptations techniques et appeler une réglementation à part.

9. La liste des actes n'ayant pas besoin d'adaptation technique comprend aussi un certain nombre d'accords qui ont été conclus dans le cadre du traité CECA, par les représentants des gouvernements des Etats membres réunis au sein du Conseil. Ces accords ont en effet été conclus en vue d'appliquer les dispositions de l'article 70 du traité CECA et permettent de mettre en oeuvre les dispositions du paragraphe 10, alinéas 2 et 3 de la convention relative aux dispositions transitoires et concernant l'établissement de tarifs directs internationaux. Les pays candidats devront adhérer à ces accords.

Les accords conclus avec l'Autriche et la Suisse font l'objet de la communication au Conseil SEC(70)4494 final du 7 décembre 1970.

10. Les décisions de la Commission concernant la création de deux Comités consultatifs (décision 65/362 et décision 67/745) figurent également sur la liste I. Ces deux comités comptent respecti-

vement 24 et 34 membres nommés par la Commission pour trois ans, sur proposition des associations professionnelles organisées au niveau européen. Dans une Communauté élargie, ce nombre total devrait suffire pour garantir une représentation adéquate de tous les intéressés. Toutefois, des difficultés techniques pourraient temporairement surgir tout de suite après l'entrée en vigueur des traités d'adhésion si, le mandat des membres actuels des comités n'étant pas encore venu à expiration, les représentants professionnels des nouveaux pays membres devaient déjà être représentés en leur sein.

L'examen de mesures transitoires techniques éventuellement nécessaires en pareil cas n'entraîne cependant pas dans le mandat du groupe.

11. Les adaptations techniques nécessaires dans les différents actes figurant à l'annexe II résultent de l'annexe elle-même, à laquelle on voudra bien se reporter. Le seul problème qui mérite d'être mentionné à ce propos est celui de savoir si les chemins de fer de l'Irlande du Nord doivent expressément figurer dans la liste des chemins de fer auxquels les règlements n° 1191 et 1192 de 1969 sont applicables (cf. article 19, paragraphe 1, règlement 1191/69, et article 3 règlement n° 1192/69). La délégation britannique est d'avis qu'il s'agit d'un chemin de fer secondaire qui n'est pas soumis à ces règlements. De l'avis de la Commission, il est en revanche indispensable d'assimiler non seulement les chemins de fer d'Etat britanniques mais aussi les chemins de fer d'Etat de l'Irlande du Nord aux chemins de fer des pays membres actuels auxquels s'appliquent le règlement. Certes, le règlement n'englobe pas tous les chemins de fer existant sur le territoire de la Communauté, mais seulement ceux dont le réseau couvre en principe l'ensemble du territoire du pays membre intéressé; en revanche, les chemins de fer exploitant des lignes secondaires ne tombent pas sous le coup du règlement en cause. Les chemins de fer d'Etat britanniques n'entretenant pas un réseau propre en Irlande du Nord, la société des chemins de fer de l'Irlande du Nord devrait avoir le rôle de chemin de fer principal dans cette partie du Royaume-Uni.



LISTE DES ACTES COMMUNAUTAIRES  
ne nécessitant pas d'adaptations techniques.

---

I. ACTES DU CONSEIL

- Règlement n° 11 du Conseil, du 27 juin 1960, concernant la suppression de discriminations en matière de prix et conditions de transport, pris en exécution de l'article 79, paragraphe 3 du Traité CEE -

J.O. n° 52/1121 du 16 août 1960.

- Règlement n° 141 du Conseil, du 26 novembre 1962, portant non application du règlement (CEE) n° 17 du Conseil -

J.O. n° 124/2751 du 28 novembre 1962.

- Règlement n° 117/66/CEE du Conseil, du 28 juillet 1966, concernant l'introduction de règles communes pour les transports internationaux de voyageurs par route effectués par autocars et par autobus -

J.O. n° 147/2688 du 9 août 1966.

- Règlement (CEE) n° 543/69 du Conseil, du 25 mars 1969, relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route -

J.O. n° L 77/49 du 29 mars 1969.

- Règlement (CEE) n° 1107/70 du Conseil, du 4 juin 1970, relatif aux aides accordées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable -

J.O. n° L 130/1 du 15 juin 1970.

- Règlement (CEE) n° 1463/70 du Conseil, du 20 juillet 1970, concernant l'introduction d'un appareil mécanique de contrôle dans le domaine des transports par route -

J.O. n° L 164/1 du 27 juillet 1970.

- Première directive du Conseil du 23 juillet 1962 relative à l'établissement de certaines règles communes pour les transports internationaux (transports de marchandises par route pour compte d'autrui) -

J.O. n° 70/2005 du 6 août 1962.

- Directive 68/297/CEE du Conseil, du 19 juillet 1968, concernant l'uniformisation des dispositions relatives à l'admission en franchise du carburant contenu dans les réservoirs des véhicules automobiles utilitaires -

J.O. n° L 175/15 du 23 juillet 1968;

- Décision du Conseil, du 15 septembre 1958, relative au statut du Comité des Transports -

J.O. n° 25/509 du 27 novembre 1958.

- Décision du Conseil, du 21 mars 1962, instituant une procédure d'examen et de consultation préalables pour certaines dispositions législatives, réglementaires et administratives envisagées par les Etats membres dans le domaine des transports -

J.O. n° 23/720 du 3 avril 1962.

- Décision 64/390/CEE du Conseil, du 22 juin 1964, portant modification du statut du Comité des Transports -

J.O. n° 102/1602 du 29 juin 1964.

- Décision 65/271/CEE du Conseil du 13 mai 1965, relative à l'harmonisation de certaines dispositions ayant une incidence sur la concurrence dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable -

J.O. n° 88/1500 du 24 mai 1965.

- Décision 66/161/CEE du Conseil, du 28 février 1966, instituant une procédure de consultation en matière d'investissements d'infrastructure de transport -

J.O. n° L 42/583 du 8 mars 1966.

- Décision 70/108/CEE du Conseil, du 27 janvier 1970, modifiant la décision du Conseil du 13 mai 1965 portant application de l'article 4 de la décision du Conseil, du 22 juin 1964, relative à l'organisation d'une enquête sur les coûts des infrastructures servant aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable -

J.O. n° L 23/24 du 30 janvier 1970.

## II. ACTES DE LA COMMISSION

- Règlement (CEE) n° 1016/68 de la Commission, du 9 juillet 1968, relatif à l'établissement des modèles des documents de contrôle visés aux articles 6 et 9 du règlement n° 117/66/CEE du Conseil -

J.O. n° L 173/8 du 22 juillet 1968.

- Décision 65/362/CEE de la Commission, du 5 juillet 1965, relative à la création d'un Comité consultatif paritaire pour les problèmes sociaux dans les transports par route -

J.O. n° 130/2184 du 16 juillet 1965.

- Décision 67/745/CEE de la Commission, du 28 novembre 1967, relative à la création d'un Comité consultatif paritaire pour les problèmes sociaux dans la navigation intérieure -

J.O. n° 297/13 du 7 décembre 1967.

- Décision 70/325/CEE de la Commission, du 18 juin 1970, relative au modèle de compte rendu type sur la base duquel les Etats membres adresseront à la Commission les informations nécessaires en vue de l'établissement du rapport global que celle-ci doit adresser annuellement au Conseil concernant l'application, par les Etats membres, du règlement du Conseil relatif à l'harmonisation de certaines dispositions en matière sociale dans le domaine des transports par route (article 17 paragraphe 1 et 2 du règlement (CEE) n° 543/69 -

J.O. n° L 140/20 du 27 juin 1970.

- Décision 70/326/CEE de la Commission, du 19 juin 1970, modifiant la décision, du 28 novembre 1967, relative à la création d'un Comité consultatif paritaire pour les problèmes sociaux dans la navigation intérieure -

J.O. n° L 140/24 du 27 juin 1960.

### III. ACTES CECA

- Accord conclu par les Représentants des Gouvernements des Etats membres de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier réunis au sein du Conseil, le 21 mars 1955, relatif à l'établissement de tarifs directs internationaux ferroviaires.-

J.O. de la CECA n° 9/701 du 19 avril 1955

- Accord complémentaire à l'Accord du 21 mars 1955 relatif à l'établissement de tarifs directs internationaux ferroviaires, conclu le 16 mars 1956

J.O. de la CECA n° 10/130 du 30 avril 1956

- Deuxième Accord complémentaire à l'Accord du 21 mars 1955 relatif à l'établissement de tarifs directs internationaux ferroviaires conclu le 23 mars 1959 -

J.O. des CE n° 22/431 du 9 avril 1959.

- Accord conclu entre les Représentants des Gouvernements des Etats membres de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier, réunis au sein du Conseil, le 9 juillet 1957, relatif aux frets et conditions de transport pour le charbon et l'acier sur le Rhin -

J.O. de la CECA n° 4/49 du 1er février 1958.

- Accord conclu par les Représentants des Gouvernements des Etats membres réunis au sein du Conseil, le 23 janvier 1962, relatif à certaines mesures tendant à faciliter le dédouanement de produits relevant du Traité CECA transportés par voies ferrées -

J.O. des CE n° 21/394 du 26 mars 1962.



- Nomenclature uniforme des transports visée à l'article 2, alinéa 2. de l'Accord du 21 mars 1955, relatif à l'établissement de tarifs directs internationaux ferroviaires, adoptée, le 16 février 1967, par les Représentants des Gouvernements des Etats membres, réunis au sein du Conseil spécial de Ministres de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier -

J.O. des CE n° 52/769 du 21 mars 1967.

+ + +

- Recommandation n° 1-61 de la Haute Autorité de la CECA en date du 1er mars 1961 aux Gouvernements des Etats membres, relative à la publication ou à la communication des barèmes, prix et conditions tarifaires appliqués aux transports de charbon et d'acier -

J.O. des CE n° 18/469 du 9 mars 1961.





LISTE DES ACTES COMMUNAUTAIRES  
nécessitant des adaptations techniques.

---

ACTES DU CONSEIL

- Règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, du 26 juin 1969, relatif à l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable -

J.O. n° L 156/1 du 28 juin 1969.

L'article 19, paragraphe 1, est à compléter par l'énumération des entreprises nationales de chemins de fer existant dans les pays candidats à l'adhésion. Il s'agit des entreprises suivantes :

- British Railways Board (BRB)
- Northern Ireland Railways Company Ltd. (NIR)
- Danske Statsbaner (DSB)
- Norges Statsbaner (NSB)
- Córas Iompair Éireann (CIE).

- Règlement (CEE) n° 1192/69 du Conseil, du 26 juin 1969, relatif aux règles communes pour la normalisation des comptes des entreprises de chemin de fer -

J.O. n° L 156/8 du 28 juin 1969.

L'article 3, paragraphe 1, doit être complété par l'énumération des entreprises nationales de chemins de fer existant dans les pays candidats à l'adhésion. Il s'agit des entreprises suivantes :

- British Railways Board (BRB)
- Northern Ireland Railways Company Ltd. (NIR)
- Danske Statsbaner (DSB)
- Norges Statsbaner (NSB)
- Córas Iompair Éireann (CIE)

- Règlement (CEE) n° 1108/70 du Conseil, du 4 juin 1970, instaurant une comptabilité des dépenses afférentes aux infrastructures de transports par chemin de fer, par route et par voie navigable -

J.O. n° L 130/4 du 15 juin 1970.

Dans l'annexe II, il faut compléter la liste A relative aux réseaux ferroviaires, par une énumération des entreprises nationales de chemins de fer des pays candidats à l'adhésion, à savoir :

- Royaume-Uni (United Kingdom)
  - British Railways Board (BRB)
  - Northern Ireland Railways Company Ltd. (NIR)
- République d'Irlande (Republic of Ireland)
  - Córas Iompair Éireann (CIE)
- Royaume de Danemark (Kongeriget Danmark)
  - Danske Statsbaner (DSB)
- Royaume de Norvège (Kongeriket Norge)
  - Norges Statsbaner (NSB).

La liste B doit être complétée en ajoutant les catégories concernées de routes des pays candidats de la manière suivante :

Royaume-Uni (United Kingdom)

1. Motorways and trunk roads
2. Principal roads
3. Non-principal and other roads.

République d'Irlande (Republic of Ireland)

1. National primary roads
2. Main roads
3. County roads
4. County borough roads
5. Urban roads.

Royaume du Danemark (Kongeriget Danmark)

1. Motorveje
2. Hovedlandeveje
3. Landeveje
4. Biveje.

Royaume de Norvège (Kongeriket Norge)

1. Riksveger
2. Fylkesveger
3. Kommunale veger.

- Directive 65/269/CEE du Conseil du 13 mai 1965 concernant l'uniformisation de certaines règles relatives aux autorisations pour les transports de marchandises par route entre les Etats membres -

J.O. n° L 88/1469 du 24 mai 1965.

Dans l'annexe, le mot "quatre" (2e ligne de l'annexe) doit être supprimé.